TADEUSZ WIŚNIEWSKI

AKCJA EKSPEDYCYJNA L. SAWICKIEGO

WARSZAWA 1930.


Bibl. Nauk Przyroc

Odbitka z „WSZECHŚWIATA". Nr. 8. 1930.

TADEUSZ WIŚNIEWSKI.

AKCJA EKSPEDYCYJNA L. SAWICKIEGO.

Upływa właśnie dwa lata od tragicznego końca trzeciej i na pewien przeciąg czasu ostatniej wyprawy z serji polskich wypraw badawczych samochodu „Orbis", których inicjatorem, organizatorem i kierownikiem był ś. p. Ludomir Sawicki. Wraz z jego śmiercią sprawa akcji ekspedycyjnej przycichła. Jest to wszakże sprawa zbyt ważna, aby ją można było przez czas dłuższy pomijać milczeniem. Mogłaby wtedy bezpowrotnie pójść w zapomnienie. A jest to dziedzina pracy naukowej, której nam zaniedbywać nie wolno.

Geograf par excellence terenowy i zamiłowany podróżnik, L. Sawicki oceniał należycie potrzebę podróży naukowych. To też, gdy stosunki w kraju zostały już ustalone, rozpoczął wcielać w życie oddawna opracowywany projekt szeregu polskich wypraw eksploracyjnych.

Zastosowanie do wypraw tych samochodu specjalnej konstrukcji było pomysłem Sawickiego, pomysłem, trzeba przyznać, bardzo szczęśliwym. Samochód nasz pokonywał bez zarzutu wszelkie trudności terenowe, pozwalając na szybkie przenoszenie się całej wyprawy, złożonej niekiedy z 7 osób i obciążonej bogatym balastem naukowym. Nawet gdyśmy pewnego razu utknęli w grząskiem bagnie w Bessarabji, po włączeniu motoru do przymocowanej do przodu podwozia szpuli z liną stalową, której drugi koniec zaczepiliśmy o pobliskie drzewo, udało się nam samochód łatwo z bagna wyciągnąć. Prócz zagadnienia komunikacji, rozwiązuje także samochód doskonale zagadnienie mieszkaniowe i aprowizacji, gdyż mieliśmy ze sobą zapasów na dni kilka. W wyprawach eksploracyjnych jest też należycie skonstruowany i zaopatrzony samochód nieocenioną pomocą.

Pierwsza wyprawa samochodowa Sawickiego była wyprawą w całem tego słowa znaczeniu próbną. Uważał on za nieodzowne przed ekspedycją skierowaną gdzieś dalej, w tereny zupełnie nieznane, zorganizować wyprawę na mniejszą skalę w

kraju. Chodziło tu nietylko o wypróbowanie, lecz wręcz o ustalenie zasad zarówno technicznej jak i naukowej organizacji dalszych wypraw. Doświadczenia wyniesione z tej pierwszej, próbnej wyprawy miały służyć za punkt wyjścia do projektowania wypraw następnych.

Wybrano teren najtrudniejszy z punktu widzenia technicznego i najmniej znany pod względem naukowym, jeśli chodzi o Rzeczpospolitą — nasze Kresy wschodnie, — aby mieć przedsmak warunków, jakie czekają dalsze z kolei ekspedycje. Z tej pierwszej już wszakże wyprawy wyniesiono wiele nader cennego materjału naukowego, który został zebrany w 1 tomie wydawnictwa „Scientific results of the voyages of the „Orbis", i wiele ważnych spostrzeżeń natury technicznej. Uniknięto natomiast wszelkich możliwych przykrych niespodzianek. Wyprawa zatem udała się znakomicie.

Ta 6-cio tygodniowa podróż w wyniku swym dowiodła, że przy tych możliwościach technicznych, jakie zapewnia podróż automobilowa, przy odpowiednio dobranym zespole naukowym, można osiągnąć wyniki imponujące przy minimalnym wkładzie finansowym.

Druga wyprawa była skierowana do Azji Mniejszej. Do zespołu naukowego wyprawy należał, prócz L. Sawickiego i szofera J. Sztejna, znakomity orjentalista krakowski, Tadeusz Kowalski, przeprowadzający badania nad djalektami języków wschodnich i zbierający prócz manuskryptów i pieśni ludowych jeszcze materjały etnograficzne. Geolog państwowy Bohdan Świderski, interesujący się problemami tektoniki, zbierał obserwacje petrograficzne i stratygraficzne. Następnie, Radca Poselstwa Rzeczypospolitej w Turcji p. Zygmunt Vetulani uzupełniał swe, prowadzone od dłuższego czasu studja ekonomiczne nad Turcją. Podobne zainteresowania miał turecki uczestnik wyprawy, prof. Uniwersytetu Konstantynopolitańskiego Sadi Bey. Oddawał on także cenne usługi ekspedycji, pośrednicząc w stosunkach z miejscowemi władzami.

Zespół był dobrany doskonale. Trzech uczestników mówiło swobodnie po turecku, trzech umiało prowadzić auto. Wszyscy zaś byli tak ożywieni duchem współpracy, że nawet poważne niepowodzenia techniczne nie zdołały im w zdobyciu bardzo cennych wyników naukowych przeszkodzić.

Pragnąc wykorzystać dojazd do właściwego terenu studjów, zorganizował Sawicki swą drugą ekspedycję na dwie zmiany. A mianowicie: zespół zamierzający pracować w Anatolji dosiadł auta dopiero w Konstantynopolu, w pierwszych dniach sierpnia. W czasie dojazdu zaś, który pokrywać miał Mołdawję (przelotnie), Dobrudżę, wschodnią Bułgarję i Turcję europejską, pracowała grupa złożona z pp. Marjana Sokołowskiego, botanika, Józefa Obrębskiego, etnografa i Marjana Książkiewicza, geologa. Niestety, niepowodzenia technicznej natury, o których już wspominałem, oraz zakaz przejazdu przez zmilitaryzowaną strefę Czataldży, wydany przez Sztab Generalny Turecki, zmusiły Sawickiego do rezygnacji z bułgarskiej i tureckiej części tego planu i do wysłania auta z Constanzy do Stambułu drogą morską.

W części drugiej tej ekspedycji, to znaczy na terytorjum małoazjatyckiem, dała się między innemi zauważyć pewna, bardzo cenna właściwość podróży automobilowej. Naogół, miesiące letnie uważane są za nienadające się do podróży po Anatolji. Okazało się wszakże, że w aucie, i to wentylowanem elektrycznie jak Orbis, nie odczuwa się szkodliwego wpływu upałów, dochodzących do 40°, prawie wcale. Korzysta się zaś ze wspaniałej i stałej pogody panującej w Anatolji latem.

Marszruta ekspedycji prowadziła początkowo wzdłuż całego półwyspu Bitynji, przez centrum produkcji tytoniowej Hendek do Gerede, skąd w prostej prawie linji do Angory, do owego starożytnego, sztucznie przez rząd Ghazi odmłodzonego i desygnowanego na stolicę Nowej Turcji, w sercu anatolijskich stepów położonego grodu. Odcinek od Gere-

de do Angory był dotąd pod względem geograficznym i geologicznym tak dobrze jak nieznany. Zamiast naprzykład oznaczonej na najnowszej mapie geologicznej Anatolji (Malika) jednostajnej wyżyny wulkanicznej, odkryto wspaniałe serje utworów jurajskich i kredowych.

Z Angory udała się wyprawa na badania we wschodniej połaci gór Pontyjskich, przecinając je dwa razy w kierunku południkowym i osiągając w międzyczasie brzeg morza Czarnego w Samsun. Dalej leżało w programie zbadanie Antitaurusu. Lecz oto za Siwas spotkała auto poważna przygoda. Złamała się mianowicie jedna półośka. Gdy naprawiono ją po kilku dniach pracy w zupełnie nienadających się do wykonywania podobnych robót warsztatach w Siwas i ruszono już w dobrej myśli dalej — na pierwszym kilometrze drogi pękły odrazu dwie półośki. I stało się to w punkcie największej odległości od kraju i od Stambułu.

Powrót do Siwas byłby bezcelowy. Trzeba było raczej kierować się za wszelką cenę naprzód, na spotkanie zamówionych w Konstantynopolu lub Paryżu nowych osiek. Zaprzężono zatem do samochodu cztery pary anatolijskich wołów i próbowano kontynuować drogę ku ośrodkom cywilizacji przez Kaisarih. Ten wszakże skombinowany i straszliwie powolny sposób lokomocji nie mógł zadowolić uczestników wyprawy. Postanowiono rzecz iście desperacką: rozwiązanie wyprawy. T. Kowalski i B. Świderski zajęli miejsca w popularnych arbach i pożegnali pozostałych uczestników ekspedycji, decydujących się na konwojowanie zdezolowanego automobilu.

A gdy minęła godzina rozstania, szoferowi zaświtała myśl kapitalna. Ponieważ z obu tylnych osi pękły tylko dwie półośki, przełożono obie półośki do jednego dyferencjału i usiłowano jechać „połową pary". Eksperyment był ryzykowny, mógł się nie udać — a wtedy auto znalazłoby się w jeszcze gorszem niż w Siwas położeniu.

Ale nigdy chyba przysłowie „audaces fortuna juvat" nie okazało się prawdziwsze. Po 10 godzinach pośpiesznej pracy gorączkowej auto na „drewnianych osiach" ruszyło w pogoń za defetystami. Dognano ich na 25 km. przed Kaisarih.

W Kaisarih, dzięki uprzejmości filji zakładów Junkersa wykonano dwie ośki należytych rozmiarów tak solidne, że dojechały już bez szwanku do Krakowa. Aby zaś wyzyskać kilkudniowy przymusowy postój w tem mieście, poddano szczegółowym badaniom północne stoki masywu górskiego Erdschias Dagh, znanego dotąd li tylko od strony południowej.

Z Kaisarih przez Akseraj skierowano się następnie ku położonemu wśród stepów anatolijskich jezioru Tus-Tschöllü, przecinając je po słynnej grobli wpoprzek. Jezioro było pokryte tak grubą i twardą powłoką solną, że ślady pozostawione na niej przez auto żywo przypominały ślady na świeżym śniegu.

Gdy następnie w Konia T. Kowalski zajmował się w ciągu paru dni studjowaniem bezcennych skarbów muzeum i biblioteki tego miasta — ekspedycja wykonała wypad geograficzno-geologiczny do jeziora Beyschehir, przywożąc z tego wypadu nader cenne obserwacje. Jest to dobry przykład godzenia podczas podróży automobilowej nawet bardzo rozbieżnych interesów poszczególnych uczestników ekspedycji.

Od Konia rozpoczęła się już droga powrotna. Lecz nawet i na tym odcinku, wpobliżu sieci kolejowej i wpobliżu większych osiedli ludzkich czekały ekspedycję niespodziane odkrycia naukowe pierwszorzędnej wagi. Gdzie naprzykład według map najnowszych geologicznych miały się znajdować li tylko utwory plioceńskie — wzniosły się masywne twory granitowe, wapienne i wulkaniczne. W pewnej wiosce na północ od Seidi Ghazi T. Kowalski w skromnym nauczycielu szkoły wiejskiej odkrył kolegę po fachu, który opracowywał wielki słownik turecko-nogajski i zebrał mnóstwo małoazjatyckich piosenek ludowych.

Z Mudania na brzegu morza Marmara

automobil drogą morską przeprawiono do Stambułu. Ponowny bowiem przejazd przez Bitynję z warunkiem ominięcia jedynej możliwej, przechodzącej przez zmilitaryzowaną strefę Ismidu drogi nie uśmiechał się żadnemu z członków ekspedycji.

Trzecią ekspedycję miał zamiar skierować Sawicki do Syrji. Rozpoczął już nawet za pośrednictwem Ministerstwa Spraw Zagranicznych niezbędne w tym celu pertraktacje z odpowiedniemi władzami francuskiemi oraz zaczął kompletować odpowiedni zespół. Wyprawa małoazjatycka



Uczestnicy 3 wyprawy Orbisu. Od lewej str.: A. Beszkow, J. Obrębski, M. Książkiewicz, L. Sawicki, J. Sztejn, C. Wakarelski.

wykazała bowiem dobitnie, jak ważną rzeczą jest skompletowanie odpowiedniego zespołu do każdej wyprawy.

Cały szereg jednak napotkanych w pracach przygotowawczych trudności skłonił Sawickiego do zaniechania projektów syryjskich i do skierowania ekspedycji na teren bliższy — na Bałkany.

Skład zespołu ułożył się jak następuje: (prócz Sawickiego i Sztejna) uczestnicy dojazdu z poprzedniego roku, p. M. Książkiewicz i J. Obrębski, oraz Tadeusz Wiśniewski, botanik z Warszawy.

Trzecia ekspedycja Sawickiego wyruszyła z Krakowa dnia 1 lipca rano, przebywając odległość do granicy polsko-rumuńskiej pod Śniatyniem w ciągu 48 godzin. Granicę przekroczyliśmy 3 lipca rano, spotykając się z wielką uprzejmością i całkowitem zrozumieniem naszych zadań w urzędach granicznych po obu stronach. Powtarzało się to na każdej granicy jaką przekraczaliśmy i tylko w takich zresztą warunkach podobna podróż była wogóle do pomyślenia.

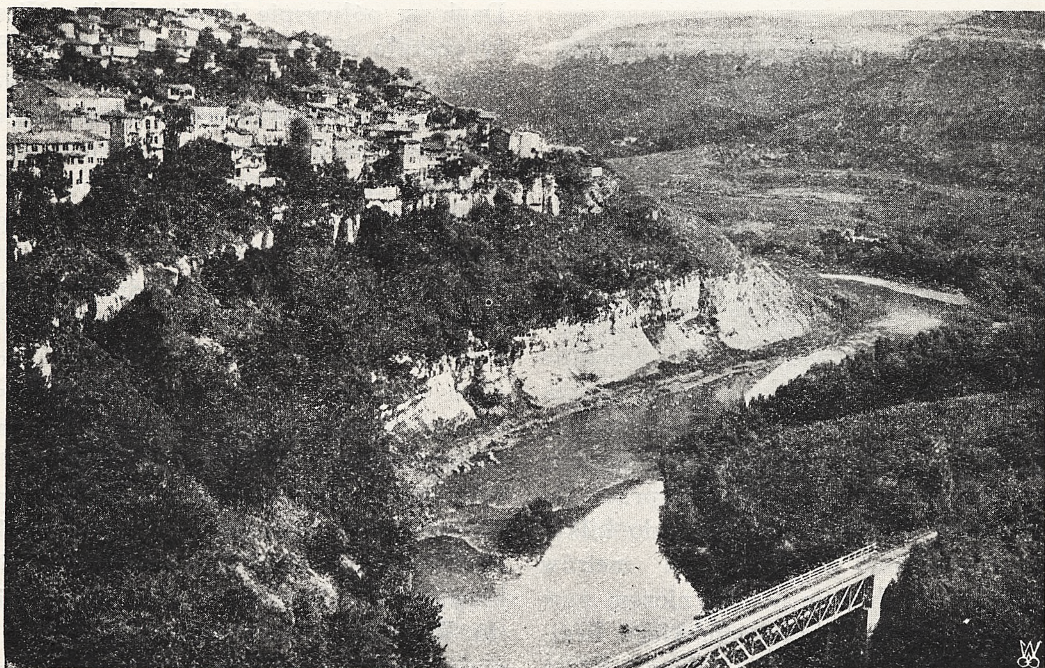
Po postoju w Czerniowcach, gdzie przyjęliśmy „na pokład" naszego rumuńskiego towarzysza podróży, geografa Tytusa Matrescu, skierowaliśmy się w stronę znanego z historji polskiej Chocimia, aby rozpocząć tam przejazd przez Bessarabję po linji zygzakowatej, w Lipkani, Ataki, Ungheni, Bendery (obecnie Tighina) dotykając kolejno Dniestru na wschodniej i Prutu na zachodniej granicy tej prowincji. Dojechaliśmy do Ismailu 14.VII, poza obręb Bessarabji wychylając się jedynie do położonych w sąsiedniej Mołdawji pobliskich Jass. Kilkunastogodzinne postoje w Jassach, Kiszyniowie, Akkermanie (obecnie Cetatea Alba) i Ismailu wypełnione były

całkowicie porządkowaniem i wysyłką do Poselstwa Polskiego w Bukareszcie kilkunastu paczek ze zbiorami botanicznemi i geologicznemi. Botanik bowiem, dzięki automobilowi, mógł na zrzadka wśród zajętych pod uprawę 98% powierzchni rozsianych skrawkach stepu zaspokoić swój apetyt florystyczny, geolog zaś ekspedycji pod Kiszyniowem odkrył bogate złoża ciekawych skamielin.

Korzystając z uprzejmości władz wojskowych rumuńskich odbyliśmy motorówką wojskową przejażdżkę po limanie Dniestrowym oraz po delcie Dunaju, poznając na znacznej przestrzeni te niezwykle ciekawe i charakterystyczne utwory.

Po pewnych kłopotach, związanych ze znalezieniem odpowiedniego do przewozu samochodu promu, ekspedycja przeprawiła się przez ramiona Dunaju w Ismail i Tulcea, stając dnia 15 lipca na terytorjum Dobrudży i kończąc tam pierwszy etap podróży.

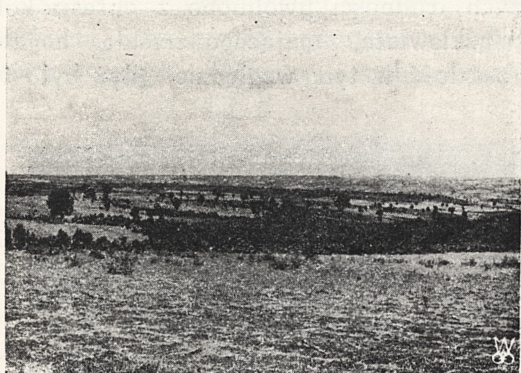
Pobyt nasz w Dobrudży trwał krótko, bardzo krótko jeśli się zważy, że kraj ten pod każdym względem jest tak bardzo interesujący. Ponieważ jednak wyprawa Orbisu w 1927 zajmowała się nim dokładniej, przeto tym razem ograniczyliśmy się jedynie prawie do przejazdu. Odbył się on bez incydentów poważniejszej natury jeśli nie będziemy liczyć uprowadzenia naszego geologa, p. Książkiewicza, którego przytrzymała straż graniczna rumuńska zaniepokojona jego praktykami nad brzegiem morza Czarnego. Sam widok jednak naszego samochodu sprawił, że bez dalszych trudności uwolniono z opresji kol. Książkiewicza, mającego zresztą bogatą przeszłość w tym względzie, gdyż było to drugie jeżeli nie trzecie aresztowanie jego na terytorjum Królestwa Rumuńskiego.



Trnowo, dawna stolica Bułgarji.

Od Razgradu podróżowaliśmy w składzie zwiększonym do liczby 7 osób. Przybyli mianowicie do składu ekspedycji dwaj Bułgarzy: wydelegowany przez Ministerstwo Oświaty Bułgarji, asystent Muzeum Etnologicznego w Sofji p. Christo Wakarelski, dobrze znany kołom naukowym polskim doktorant Uniwersytetu Warszawskiego i delegat Uniwersytetu Sofijskiego p. A. Beszkow, geograf ekonomista, istna encyklopedja wiadomości o Bułgarji.

Po krótkim postoju w Trnowie, jednem z najbardziej malowniczych miast jakie znam, skierowaliśmy się sakramentalnym zygzakiem przez Twrdicę, Sliven o Osman Pazar do Warny, przejeżdżając dwa razy wpoprzek przez góry Bałkanu i studjując zwyczaje ludności, budowę geologiczną i szatę roślinną tych wspaniałych górotworów.



Krajobraz Tracji w okolicy Wojniki.

W Warnie wyekspedjowaliśmy znów do Poselstwa Polskiego w Sofji szereg paczek ze zbiorami, poczem wzdłuż brzegu morza Czarnego skierowaliśmy się na południe, przecinając po raz już trzeci wpoprzek góry Bałkanu. Znacznie obniżone, do kilkuset zaledwie nad poziom morza metrów dochodzące wschodnie odnogi niczem nam nie przypominały wysokogórskiego krajobrazu z okolic Twrdicy i Sliven. Przez niesłychanie oryginalne starożytne miasto Mesemvria, zbudowane na wyspie i łączące się z lądem stałym li tylko zalewaną podczas burz falami groblą, przez centrum produkcji soli z wody morskiej — Anchialo dotarliśmy do największego portu bułgarskiego, do Burgas.

Zwiedzenie leżących na południe od Burgas niezwykle ciekawych a zupełnie prawie nieznanych gór Strandża napotkało na nieprzezwyciężone trudności z racji braku jakichkolwiek dróg na całym ich terenie poza ścieżkami dla pieszych. Z konieczności musieliśmy się zastosować do marszruty wytyczonej nam przez Urząd Drogowy i po wizycie w Sozopolu, mieście, które nie ma żadnej ulicy dostępnej dla samochodów, lecz szczyci się posiadaniem szkoły rybackiej, ruszyliśmy jedyną dostępną dla auta drogą do stolicy gór Strandża, do Małko Trnowo. Niestety, szosa, początkowo świetna, skończyła się wnet i przeszła w tak karkołomną ścieżynę, że zrezygnowaliśmy z auta i pozostałe do mieściny kilkanaście kilometrów przeszliśmy pieszo.

Następnie, przez Jambol skierowaliśmy się do Svilengradu (dawniej Mustafa Pasza), zamierzając tam przekroczyć granicę turecką celem poznania tureckiej części gór Strandża i masywu górskiego Tekir Dagh na półwyspie Dardanelskim. Niestety, czekało nas w Jedwabnym grodzie (Svilengrad) kompletne rozczarowanie. Władze bowiem graniczne tureckie, wbrew zapewnieniom naszego poselstwa w Angorze, nic o naszej ekspedycji nie wiedziały. Nie było więc mowy o kontynuowaniu na odcinku tureckim podróży samochodem.

L. Sawicki nie należał jednak do ludzi rezygnujących łatwo z raz powziętych zamierzeń. Wobec tego, najbliższym pociągiem udaliśmy się do Stambułu pozostawiając samochód pod opieką szofera w Svilengradzie. W Stambule wskóraliśmy tyle, że władze tureckie wydały zezwolenie na piesze odbycie zamierzonej podróży. To też dnia 13.IX Sawicki wraz z Książkiewiczem i Obrębskim udali się statkiem do Rodosto w celu wykonania przynajmniej częściowego badań w górach Tekir Dagh oraz zaznajomienia się z turecką Strandżą. Ta część podróży była najbardziej męcząca ze wszystkich. Zmuszeni do noszenia całkowitego bagażu osobistego i naukowego, w upale wynoszącym częstokroć 39° w cieniu, odczuli dopiero jej uczestnicy, czem dla ekspedycji jest auto. Pozatem wiele utrudnień doznano od władz tureckich, nieuprzedzonych o wycieczce i odnoszących się do niej z zaiste prymitywną nieufnością i podejrzliwością, mimo posiadania przez jej uczestników wszelkich niezbędnych do podróży w tym pierwotnym kraju papierów.

Dnia 23 sierpnia ruszyliśmy dalej autem na południe, posuwając się wzdłuż granicy

greckiej przez wschodnie pasma gór Rhodope. Zakątek ten, najmniej chyba zaludniony z całej Bułgarji, posiada urok niezaprzeczony dzięki rozległym krajobrazom i łagodnym zarysom gór, pokrytych niskopiennemi lasami dębowemi. Zupełnie niespodziewanie znaleźliśmy tu wspaniałe szosy; poruszaliśmy się więc z łatwością po tych, kryjących niezwykłe bogactwa kruszcowe górach. Zwiedziliśmy po drodze kopalnie ołowiu i miedzi, prowadzone systemem odkrywkowym, niesłychanie prymitywnie, pomimo wielkiego bogactwa metalu w rudzie. Cała trudność polega tu nie na wydobyciu, lecz na transporcie rudy do bardzo znacznie odległych kolei żelaznych.

W dalszej podróży zawitaliśmy po opuszczeniu gór Rhodope do znanego z niedawnego trzęsienia ziemi Płowdiwu (Filipopol). Byliśmy zdumieni szybkością, z jaką zrujnowane zupełnie prawie miasto powstało z gruzów. Pamiętano tu dobrze pociąg sanitarny polski i sentyment dla Polski jest w okolicy nawiedzonej przez trzęsienie ziemi o jeszcze jeden stopień wyższy, niż w pozostałej Bułgarji.

W dalszej drodze skierowaliśmy się znów ku górom Bałkanu, zwiedzając pola różane i fabrykę olejku pod Karłowem i osiągając w pieszym wypadzie jeden ze szczytów, Weżen. Stamtąd skierowaliśmy się do Sofji, gdzie postój prawie całkowicie wypełniło nam pakowanie i przygotowywanie do wysłania do kraju naszych zbiorów. Szczególniej geolog mógł się poszczycić imponującym wagowo przynajmniej rezultatem, gdyż zbiory jego z Bułgarji ważyły przeszło 400 kg. Zbiory botaniczne imponowały raczej objętością.

Po ukończeniu tych związanych bezpośrednio z naszą pracą czynności, udaliśmy się na audjencję do bułgarskiego ministra oświaty i wreszcie byliśmy podejmowani z prawdziwie staropolską gościnnością przez radcę Poselstwa Polskiego w Sofji, p. Klimeckiego.

W położonej u stóp najwyższego na półwyspie Bałkańskim masywu górskiego Mussallah (3005 m.) Czamkorji, przytrafił się nam po raz pierwszy poważniejszy defekt w samochodzie. Z racji konieczności sprowadzenia części wymiennej z Sofji, staliśmy w Czamkorji przez trzy dni wycieczkując w jej okolicy. W dalszej drodze przez przełom Maricy pod Mominą Klisura i przez zachodnie Rhodope udaliśmy się do Macedonji, zamierzając poddać szczegółowym badaniom bardzo mało znaną, południową część legendarnych marmurowych gór Pirin. Jako bazę dla pieszych wycieczek mieliśmy tam niesłychanie oryginalne miasto, zbudowane całkiem w ciasnych a głębokich wąwozach piaszczystych, Melnik.



Krajobraz wysokogórski. Perelik we wschodnich Rhodope. (2174 m.).

Po powrocie z Arab Misiri skierowaliśmy się ku granicy jugosłowiańskiej, którą przekroczyliśmy 9 września, rozpoczynając powrót do kraju. Byliśmy już zbyt strudzeni dziesięciotygodniową bezustanną wytężoną pracą, aby nie powitać tego z radością. Zresztą, jeśli chodzi o stronę botaniczną np., to pora była tak spóźniona i okres wegetacyjny tak definitywnie zakończony, że nie było mowy nawet o zebraniu jakiegoś ciekawszego materjału. Geologicznie zaś i etnograficznie wkraczaliśmy na zupełnie odrębne od studjowanych przez nas dotąd obszary, w których kilka dni przeznaczonych w marszrucie na przejazd przez Serbję niewieleby nam dało. To też jechaliśmy pośpiesznie na północ ku wielkiemu żalowi naszego jugosłowiań-

skiego towarzysza, prof. Uniwersytetu w Skoplje, Jovanovicza.

Tutaj rozpoczął się także tragiczny koniec wyprawy. Po spożyciu w miasteczku Knjaževac kolacji mięsnej, poczuliśmy się, a specjalnie Sawicki i szofer Sztejn, niedobrze. Gdyśmy po znacznych trudnościach ze znalezieniem odpowiedniego statku przeprawili się przez Dunaj do Rumunji i kontynuowali podróż do kraju, objawy choroby nietylko że nie ustępowały, lecz wzmagały się. Pomimo to Sawicki nastawał na kontynuowaniu podróży i jechaliśmy. Jechaliśmy zresztą coraz to wolniej, gdyż auto pozbawione troskliwej opieki coraz to bardziej chorego szofera raz za razem odmawiało posłuszeństwa. Tak przejechaliśmy przez cały Siedmiogród; przy kierownicy zmieniali się kolejno Sawicki i Sztejn. Aby tylko dojechać do granicy. Aż wreszcie, na granicy Bukowiny szofer poczuł się tak źle, że kategorycznie odmówił prowadzenia auta i udał się do lekarza. Stwierdzono u niego silne zakażenie paratyfoidalne i zaordynowano natychmiastowe odstawienie do szpitala. Wobec tego, pozostawiając auto w Dorna Watra udałem się natychmiast z p. Sztejnem koleją do Czerniowiec i tam oddałem go do miejskiego szpitala zakaźnego. Ze szpitala tego już p. Sztejn nie wyszedł.



Skały bazaltowe w okolicach Paszm.

Gdy wieczorem tegoż dnia przybyło do Czerniowiec prowadzone przez wynajętego w Dorna Watra szofera auto ekspedycyjne, wraz z Dr. Matrescu perswadowaliśmy Sawickiemu by pozostał w szpitalu i poddał się racjonalnej kuracji. Pomimo to wszakże, dnia następnego ruszyliśmy ku granicy polskiej, stając w Śniatyniu dn. 25 września wieczorem.

Dopiero wobec poważniejszego, wymagającego dłuższej naprawy defektu, zgodził się Sawicki opuścić w Jaworowie samochód i koleją przybył do Krakowa, gdzie w kilka dni potem, dnia 3 października zmarł. Lekarze stwierdzili u niego, prócz zakażenia paratyfoidalnego, także malarję tropikalną, której nabawił się prawdopodobnie w okolicy Strumicy, w Macedonji.

Wyprawa Orbisu na Bałkan w 1928 r. nie może być ostatnią. W podobnej lub w innej postaci, szereg wypraw naukowych polskich powinien być kontynuowany. Inicjatywa Sawickiego w tym kierunku nie może pójść na marne. Nie może braknąć polaków tam, gdzie uczeni całego świata współpracują nad poznaniem naszego globu.

DRUK i LIT. P. F. „JAN COTTY" w WARSZAWIE